I - KRAKOWSKI - TURNIEJ - AUTOMOBILOWY - 7-10 VI 1930 -

KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY

REGULAMINY
IV. POLSKIEGO ZJAZDU GWIAZDZISTEGO
DO KRAKOWA
WYŚCIGU POD OJCOWEM
RAIDU PĘTLICOWEGO
ORGANIZOWANYCH PRZEZ
KRAKOWSKI KLUB AUTOMOBILOWY

PROGRAM

Krakowskiego Turnieju Automobilowego.

Sobota 31 maja 1930

godz. 18-ta ostateczne zamknięcie listy zgłoszeń na kwatery dla uczestników Zjazdu.

Środa 4 czerwca 1930

godz. 18-ta zamknięcie listy zgłoszeń na Zjazd Gwiaździsty za pojedynczą opłatą.

Piątek 6 czerwca 1930

od godz. 4 do 8-mej trening samochodów na „Wyścig pod Ojcowem"
godz. 18-ta zamknięcie listy zgłoszeń na „Zjazd Gwiaździsty" za podwójną opłatą.
„ „ „ „ „Wyścig pod Ojcowem" za pojedynczą opłatą.
„ „ „ „ „Raid Pętlicowy".

Sobota 7 czerwca 1930

od godz. 4 do 8-mej trening samochodów na „Wyścig pod Ojcowem",
godz. 16-ta otwarcie parku „Zjazdu Gwiaździstego" na pl. Szczepańskim,
„ 18-ta zamknięcie listy zgłoszeń na „Wyścig pod Ojcowem" za podwójną opłatą,
„ 19-ta zamknięcie parku „Zjazdu Gwiaździstego" na pl. Szczepańskim.

Komisja Kwaterunkowa urzędująca na pl. Szczepańskim od godz. 15-tej do 19-tej, wydaje karty kwaterunkowe tym uczestnikom Zjazdu, którzy zamówili kwatery. O godzinie 20-tej zebranie w lokalu klubowym przy ul. św. Jana 11.— Strój dowolny.

Niedziela 8 czerwca 1930

od godz. 4 do 8-mej trening samochodów na „Wyścig pod Ojcowem",
godz. 9-ta zbiórka przed Klubem celem zwiedzenia Wawelu,
godz. 12-ta odbiór samochodów przez Komisję Techniczną pod Ojcowem,
godz. 13-ta zgłoszenie zawodników na starcie w Ojcowie,
godz. 14-ta początek „Wyścigu pod Ojcowem".

Bilety wstępu na wyścig sprzedawane będą przez dwie kasy od strony Krakowa i Ojcowa od godz. 10·30. Ceny wstępu od osoby zł 3·—, dla studentów szoferów i żołnierzy po zł 1·—.

Po wyścigu zebranie towarzyskie w Ojcowie,

godz. 17-ta zamknięcie listy zgłoszeń na „Raid Pętlicowy" za podwójną opłatą,

godz. 18-ta odbiór samochodów zgłoszonych do „Raidu Pętlicowego" na pl. Szczepańskim,

godz. 20-ta zamknięcie parku na placu Szczepańskim,

godz. 21-sza zebranie w lokalu klubowym. — Strój dowolny.

Poniedziałek 9 czerwca 1930

godz. 4·30 otwarcie parku „Raidu Pętlicowego" na pl. Szczepańskim,

godz. 5-ta start wozów do „Raidu Pętlicowego".

Śniadania od godz. 4-tej na pl. Szczepańskim.

Wtorek 10 czerwca 1930

godz. 8-ma śniadanie w Klubie,

godz. 9-ta wyjazd uczestników na wycieczkę do Mościc,

godz. 20-ta rozdanie nagród i zebranie towarzyskie w Klubie.

TURNIEJ KRAKOWSKI.

Turniej automobilowy urządzany przez Krakowski Klub Automobilowy ma wchodzić i w latach przyszłych w program działalności sportowej Klubu.

Kraków będący oddawna punktem wyjścia dla turystyki górskiej, staje się obecnie także jednym z najważniejszych w Polsce ośrodków turystyki samochodowej. Dzięki zabytkowemu charakterowi swej architektury dzięki przepięknym bliższym i dalszym okolicom, oraz dzięki sieci dróg, względnie dobrych, łączących miasto z uzdrojowiskami podkarpackiemi, stał się Kraków nietylko ważnym centrem polskiej turystyki samochodowej, ale także głównym punktem wyjścia dla wycieczek zagranicznych automobilistów. To znaczenie ma podkreślić »Krakowski Turniej Automobilowy«, który odegrać ma rolę podobną do tej jaką ma naprzykład Zjazd Gwiaździsty do Wiesbadenu. Turniej automobilowy ma zainteresować polskich i obcych automobilistów imprezami sportowemi, a przy tej sposobności zapoznać przybyłych z niezwykłemi wartościami zabytkowemi i estetycznemi starodawnego grodu, oraz dać im sposobność zwiedzenia przepięknych stron południowej Polski.

Krakowski Klub Automobilowy zamierza też turniej automobilowy z roku na rok ulepszać i rozbudowywać. Mamy nadzieję, że niezależnie od imprez sportowych i wycieczek, z czasem i samo miasto Kraków dla przyjezdnych przygotuje się odpowiednio, urządzając widowiska, zawody i t. d.

I. Zjazd gwiaździsty.

Tegoroczny turniej rozpocznie się zjazdem gwiaździstym. Zjazd ten tego roku jest ogólno-polskim i rozgrywane na nim będą nagrody przechodnie, o które Kluby Automobilowe

walczą od trzech lat. W programie K. K. A. zamierzone jest utrzymanie dorocznego krakowskiego zjazdu gwiaździstego, jako rozpoczynającego turniej, na który pragnęlibyśmy ściągnąć także i automobilistów zagranicznych.

II. Wyścig pod Ojcowem.

W drugim dniu turnieju urządzony będzie Wyścig pod Ojcowem (wchodzący do rozgrywek o mistrzostwo). Wyścig ten będzie doskonałą sposobnością dla zapoznania przyjezdnych automobilistów z uroczą doliną Prądnika, w której leży Ojców — jeden z najosobliwszych i najpiękniejszych zakątków Polski. Niedawno połączony szosą z Krakowem, Ojców jest jeszcze w stadjum przebudowywania się, to też nie urządzenia jego, lecz romantyzm i piękno przyrody stanowią atrakcję doliny Ojcowskiej.

III. Raid pętlicowy.

Trzecim punktem programu turnieju krakowskiego jest Raid Pętlicowy, będący próbą regularności jazdy na przestrzeni około 500 klm. — Przy układaniu trasy tego raidu, Komisja Sportowa kierowała się także tą myślą, aby uczestnikom turnieju pokazać chociażby część malowniczych okolic Krakowa. — Jest to więc raid, mający po części charakter turystyczny.

1. Pierwszy etap raidu prowadzi z Krakowa drogą zakopiańską. Już od Mogilan wjeżdżamy w teren sfalowany; 32 klm od Krakowa mijamy miasteczko Myślenice, starodawną osadę, założoną podobno przez Kazimierza Wielkiego, a położoną nad rzeką Rabą, na której brzegu znajdują się jeszcze zwaliska dawnego zameczku myśliwskiego Królów Polskich. Dalsza droga od Myślenic, aż po stoki Lubienia, prowadzi wzdłuż pięknej doliny Raby. Z przełęczy górskiej Lubienia, roztacza się już piękny widok na Tatry. Zaraz za Lubieniem trasa raidu skręca na prawo w stronę miasteczek Jordanowa i Makowa, będących częściowo także letniskami podkarpackiemi. Droga ta obfita w serpentyny i wzniesienia jest dla automobilisty niezwykle zajmującą. Mijamy Suchą, aby w Kukowie skręcić na słynną przełęcz Kocierską. Szosa Żywiec —

Kocież — Andrychów zbudowana niegdyś przez Austrję, jako droga strategiczna, prowadzi przez olbrzymie lasy, wznosząc się w gwałtownych skrętach do wysokości 750 metrów. Kocież, znana z prób górskiego wyścigu, to jedna z najbardziej malowniczych dróg w Małopolsce południowej.

Z Andrychowa trasa raidu przebiega przez Wadowice, obok słynnej Kalwarji Zebrzydowskiej i kończy się w Krakowie.

2. Drugi etap prowadzi przez Ojców, przez Olkusz w stronę miejscowości przemysłowych Małopolski: Trzebini i Chrzanowa, obok granicy Górnego Śląska przez Chełmek i Bieruń do Oświęcimia. Niewielkie to miasteczko było jednak niegdyś stolicą księstwa Oświęcimskiego, gdzie rezydowali do XV wieku Piastowie. Z dawnych zabytków pozostał przebudowany zamek Piastowski i kościół Podominikański. Z Oświęcimia dalsza droga prowadzi przez Zator, będący niegdyś również samodzielnem księstwem. Zachował się tu zamek Piastów z XV. wieku, dziś rezydencja hr. Potockich. Drogą na Skawinę uczestnicy raidu przybywają, kończąc drugi etap, po raz drugi do Krakowa.

3. Trzeci etap prowadzi przez Wieliczkę (dokąd przewidziana jest w innym dniu wycieczka do kopalni soli), a dalej przez Gdów. Maleńkie to nieciekawe miasteczko pamiętne jednak tem, że w roku 1846 austrjacy ogromną masą otoczyli tutaj garstkę studentów krakowskich, wybijając ich do nogi. Dalej droga prowadzi lekko sfalowaną i naogół ładną okolicą przez Łapanów do Lipnicy Murowanej, starożytnego miasteczka z ładnym rynkiem i trzema kościołami. W Tymowej skręcamy na północ do miasteczka Brzeska, mijając po drodze słynny browar w Okocimiu. Z Brzeska wracamy szosą lwowską przez miasteczko Bochnię. Starożytne to miasteczko założone przez Bolesława Wstydliwego, posiada po dziś dzień kilka pięknych kościołów oraz słynne kopalnie soli. Z Brzeska przejeżdżamy przez skraj słynnej puszczy Niepołomickiej i wracamy przez Wieliczkę do Krakowa, zamykając trzeci i ostatni etap jazdy pętlicowej.

Jak z opisu tego widać, raid prowadzony jest przez

miejscowości ciekawsze pod względem turystycznym. Oczywiście pokazuje on z piękna południowej Polski stosunkowo niewiele, w dalszych latach — organizowane w ramach turnieju krakowskiego — raidy, względnie wycieczki, będą stopniowo zapoznawały uczestników turnieju z Podkarpaciem.

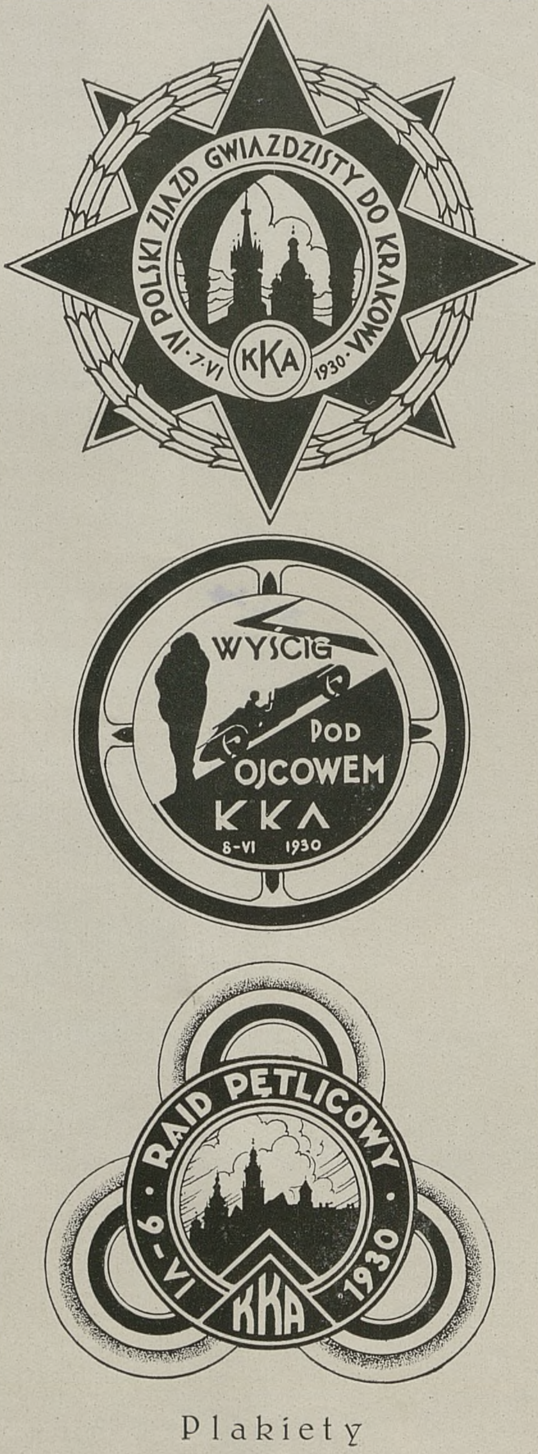
IV. Wycieczka do Mościc.

W ostatnim dniu turnieju przewidziana jest wycieczka do słynnej fabryki związków azotowych w Mościcach. Zarząd Klubu uzyskał zezwolenie zwiedzenia tej fabryki, będącej jedną z osobliwości europejskich.

Fabryka ta powstała z inicjatywy Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Prof. Dr Ignacego Mościckiego, służąca do produkcji sztucznych nawozów, uruchomioną została w rekordowo krótkim czasie.

Budowę właściwą rozpoczęto w styczniu 1928 r., uruchomienie zaś produkcji nastąpiło w grudniu 1929 r. O olbrzymim wysiłku, dokonanym w tak stosunkowo krótkim czasie, świadczy wymownie kilka charakterystycznych cyfr: Teren fabryczny wynosi 640 ha, zbudowano 53 budynków fabrycznych o kubaturze 552.562 m^3, sumaryczny ciężar maszyn i aparatury wynosi 8,586.800 kg., łączny ciężar zużytego żelaza handlowego wynosi 11,000.000 kg., łącznie długość założonych rurociągów wynosi 47.060 m. Budowa tej fabryki uniezależnia nasze rolnictwo w zupełności od nabywania nawozów sztucznych za granicą. Zwiedzenie tej fabryki będzie niezwykle pouczające i ciekawe.

Krakowski Turniej Automobilowy obejmuje imprezy sportowo-turystyczne, oraz wycieczki. Krakowski Klub Automobilowy będzie się starał w latach następnych program turnieju jak najbardziej urozmaicić i uczynić go jak najbardziej atrakcyjnym.


IV POLSKI ZJAZD GWIAZDZISTY DO KRAKOWA
7·VI 1930
KKA
WYŚCIG
POD
OJCOWEM
KKA
8-VI 1930
RAID PĘTLICOWY
6-VI 1930
KKA

Plakiety

REGULAMIN
„IV. POLSKIEGO ZJAZDU GWIAŹDZISTEGO"
DO KRAKOWA W DNIU 7 CZERWCA 1930 ROKU.

§ 1.

Nazwa i data.

Krakowski Klub Automobilowy za upoważnieniem Automobilklubu Polski i w porozumieniu z Klubami afiljowanymi urządza w dniu 7 czerwca 1930 r. imprezę sportową krajową otwartą dla wszystkich posiadaczy licencji sportowych, pod nazwą „IV. Polski Zjazd Gwiaździsty" do Krakowa.

Niniejszy regulamin jest zgodny z przepisami ogólnego Regulaminu Sportowego Międzynarodowego Związku Uznanych Klubów Automobilowych (A. I. A.).

§ 2.

Dopuszczone pojazdy.

W „Zjeździe Gwiaździstym" mogą brać udział samochody turystyczne i sportowe wszelkiego rodzaju, odpowiadające warunkom stawianym samochodom osobowym, dopuszczonym do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Samochody muszą odpowiadać postanowieniom załącznika C Międzynarodowego Regulaminu Sportowego.

§ 3.

Zawodnicy i kierowcy.

Zawodnikiem może być każdy posiadający licencję sportową dla zawodnika. Kierowca musi być również zaopatrzony w licencję sportową dla kierowcy, ponadto musi kierowca i samochód posiadać wszelkie dokumenty wymagane przez władze policyjne. Obsada samochodu winna przebyć całą trasę.

§ 4.

Zgłoszenia, wpisowe, termin zgłoszeń.

Zgłoszenia dokonane na specjalnej karcie zgłoszeń należy kierować do Krakowskiego Klubu Automobilowego, Kraków, ulica św. Jana L. 11.

Wpisowe wynosi 50 zł. i musi być wniesione równocześnie ze zgłoszeniem do K. K. A. (konto czekowe w P. K. O. Kraków Nr. 406.840).

Niedokładnie wypełnione formularze zgłoszeń, oraz zgłoszenia bez równoczesnej opłaty wpisowego, powodują nieprzyjęcie zgłoszenia. Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby K. K, A. konkursu zaniechał ewentualnie termin jego odłożył.

Termin zgłoszenia upływa dnia 4 czerwca 1930 o godz. 18-tej. W wyjątkowych wypadkach przyjmować się będzie późniejsze zgłoszenia za podwójną opłatą wpisowego do dnia 6 czerwca 1930 do godz. 18-tej, kiedy to listę zgłoszeń zamyka się definitywnie.

(Krakowski Klub Automobilowy zwraca uwagę na to, że nie może zapewnić pomieszczenia tym uczestnikom, którzy nie zgłoszą udziału w terminie do 31 maja 1930).

§ 5.

Marszruta.

Każdy z uczestników obrawszy sobie dowolną marszrutę niemniej jak 350 km. musi podać przy zgłoszeniu punkt z którego zamierza odbyć swoją podróż. Jako miejsce startu wolno obrać każdą miejscowość, w której znajduje się władza lub urząd do poświadczenia startu (zestawienie takich urzędów patrz niżej). Najbliższa droga z danego punktu do Krakowa (obliczona według mapy A. I. A.) będzie stanowiła o ilości kilometrów, zaliczonej danemu uczestnikowi.

W wypadku, gdy uczestnik zechce obrać dłuższą marszrutę, może to dowolnie uczynić, przyczem droga obrana musi wieść przez drogi uwzględnione na mapie A. I. A. Dystanse między pojedynczymi punktami kontrolnymi, będą liczone według kilometrażu podanego na tej mapie. Aby mu ten wyczyn w kilometrach słusznie zaliczono, obowiązany jest mieć w książce drogowej wizy przejazdowe punktów kontrolnych

z godziną i minutą przejazdu. Dystanse między pojedynczymi punktami kontrolnymi zaliczone będą według najkrótszych dystansów. Przejazd dwa razy tą samą drogą jest niedozwolony. W wyjątkowych wypadkach na odbycie powtórne tej samej drogi potrzebne jest zezwolenie Władz Zjazdu.

Wiz przejazdowych mogą udzielić:

1) Władze Klubowe
2) Komisarjaty policyjne
3) Urzędy pocztowe
4) Urzędy kolejowe
5) Urzędy celne
6) Inne wiarygodne instytucje publiczne i prywatne (O wiarygodności rozstrzyga bezapelacyjnie „Jury").

§ 6.

Start i meta.

Start uczestników może nastąpić w dowolnym czasie dnia 7 czerwca 1930 nie wcześniej jak o godz. 0·01 minut w ten sposób, aby przyjazd do Krakowa nastąpił między godz. 16 a 19 do parku (Pl. Szczepański). Czasem obowiązującym jest czas podany przez radjostację w Warszawie. Wozy które przybędą po godz. 19-tej nie będą klasyfikowane.

§ 7.

Kontrola.

Formalności połączone z wyjazdem muszą być załatwione przez Klub, z którego rejonu uczestnik zaczyna podróż. Wobec tego zawodnicy muszą uprzednio zawiadomić sekretarza tego Klubu o godzinie wyjazdu i podporządkować się wszelkim decyzjom danego Klubu. Klub jest w mocy wystartować zawodników z innych miejscowości niż siedziba Klubu, a to przez swojego oficjalnego delegata lub inne osoby upoważnione do tej czynności przez Klub startujący.

§ 8.

Książki drogowe.

Krakowski Klub Automobilowy wyśle za pośrednictwem Klubów zawodnikom listem poleconym książkę kontrolną za-

---

wierającą oprócz dat, konieczne rubryki dla adnotacji punktów kontrolnych startu i przejazdu. Książka kontrolna jest poza papierami legitymacyjnymi jedynym dokumentem, który brany będzie przy klasyfikacji pod uwagę. Wszelkie wizy kontrolne z podaniem czasu przejazdu i uwagi muszą być w niej notowane. Zgubienie książki kontrolnej powoduje automatyczne wykluczenie z imprezy.

§ 9.

Średnia szybkość.

Średnia szybkość będzie liczona na zasadzie całkowitej ilości uznanych kilometrów § 5, podzielonej przez czas od chwili wyjazdu z miejsca startu do chwili wjazdu do parku w Krakowie.

§ 10.

Przepisy drogowe.

Zawodnik obowiązany jest stosować się ściśle do wszystkich przepisów drogowych obowiązujących na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Za przekroczenie ich odpowiadają kierowcy osobiście.

§ 11.

Napis.

Przez cały czas trwania podróży samochód musi być — pod rygorem wykluczenia — zaopatrzony w napis w formie flagi o wymiarach: podstawa 30 cm., długość 40 cm. czerwonemi literami na białem tle:

„IV. POLSKI ZJAZD GWIAŹDZISTY“ DO KRAKOWA

z numerem zawodnika.

Napis ten prześle zawodnikom Krakowski Klub Automobilowy równocześnie z książką kontrolną.

W wypadku gdyby zawodnik nie otrzymał na czas napisu, może zaopatrzyć się w napis według niniejszego wzoru we własnym zakresie.

§ 12.

Pasażerowie.

Zawodnik obowiązany jest podać Klubowi startującemu do wpisania do karty kontrolnej nazwiska pasażerów zobowiązanych odbyć całą podróż. Zmiana pasażerów nie jest dozwolona. Ilość pasażerów nie może być większą niż ilość

miejsc w samochodzie. O ile nazwiska pasażerów nie będą podane w karcie kontrolnej, przyjmuje się za podstawę do klasyfikacji obciążenie przez jedną osobę. Waga pasażera musi wynosić najmniej wraz z ekwipunkiem osobistym 60 kg. W razie ubytku pasażera w drodze, liczy się tę ilość pasażerów z jaką zawodnik przybędzie do parku.

§ 13.

Władze zjazdu.

Z ramienia Krakowskiego Klubu Automobilowego prowadzi Zjazd Komandor i V-Komandor jako jego zastępca. Gremjum Komisarzy Sportowych (Jury) składa się z Komandora i delegata Automobilklubu Polski, oraz po jednym delegacie z każdego z Klubów afiljowanych. W razie nieobecności delegata jednego z Klubów afiljowanych wchodzi na jego miejsce dalszy delegat K. K. A.

§ 14.

Klasyfikacja.

Klasyfikacja będzie uskuteczniona na podstawie absolutnej ilości punktów, przy uwzględnieniu następujących współczynników.

a) współczynnika odległości
b) „ uzyskanej przeciętnej
c) „ obciążenia

Przy zaliczeniu samochodu do klasy według pojemności cylindrów stosuje się 10°/₀ tolerancji.

Wszystkie wozy zostają podzielone na następujące grupy:

Grupa	Klasa	Pojemność cylindrów cm³	Pojemność cylindrów cm³
		od	do
I.	A.	8.000	
	B.	5.000	8.000
	C.	3.000	5.000
II.	D.	2.000	3.000
	E.	1.000	2.000
III.	F.	1.100	1.500
	G.	750	1.100
	H.	—	750

a) Współczynnik odległości.

Najmniejsza odległość jaka będzie klasyfikowana wynosi 350 km.

Za każdy przebyty km. zaliczy się: do 500 km. 0.15 pkt.

za każdy km powyżej	500 km	do	600 km	0.17 pkt.	za każdy km
„ „	600 „	„	700 „	0.21 „	„ „
„ „	700 „	„	800 „	0.27 „	„ „
„ „	800 „	„	900 „	0.35 „	„ „
„ „	900 „	„	1000 „	0.45 „	„ „
„ „	1000 „	„	— „	0.55 „	„ „

Poza tem przyznaje się do liczby rzeczywiście przejechanych kilometrów obliczonych według § 5 w grupie III. $9^0/_0$, w grupie II. $3^0/_0$ i od w ten sposób uzyskanej cyfry obliczone będą punkty.

Powyższy dodatek przyznaje się tylko zawodnikom, którzy przejechali więcej niż 500 km. Doliczony procent zaokrągla się wdół do pełnych kilometrów.

Przykład: Wóz grupy II. przejechał dystans wynoszący 843 km.

Obliczenie: 843 + $3^0/_0$ = 868.

za pierwszych	500 km	500	po 0.15	75.—	pkt.
dalsze do	600 „	100	„ 0.17	17.—	„
„	700 „	100	„ 0.21	21.—	„
„	800 „	100	„ 0.27	27.—	„
„	900 „	68	„ 0.35	23.80	„
Razem punktów za odległość		868		163.80	pkt.

b) Współczynnik uzyskanej przeciętnej.

Ustawia się następujące minimalne i maksymalne przeciętne.

Grupa	minimalna	maksym.
I.	30	45
II.	25	40
III.	20	35

Za osiągnięcie maksymalnej przeciętnej ustanawia się 160 pkt

za każde odchylenie wdół od maksymalnej przeciętnej odejmuje się od zasadniczej liczby 160 pkt. 0.5 pkt. za każde zaczęte 100 m. Przy ocenie współczynnika przeciętnej szybkości, szybkość większa od maksymalnej nie będzie uwzględniana.

Wozy, które nie osiągną minimalnej przeciętnej nie będą klasyfikowane.

Przykład: Wóz grupy III. osiągnął przeciętną 32.465 km/g.

Obliczenie: 160 mniej 25.35 tj. 26.00 po 0.5 pkt. równe 13 pkt. a więc punktacja 147 pkt.

c) Współczynnik obciążenia.

Gr.	I.	7.5 p.	za każdą osobę	nie więcej jak p.	30	czyli	osób	4
„	II.	7.5 „	„	„	30	„	„	4
„	III.	10.- „	„	„	30	„	„	3

Przy równej ilości sumy punktów decyduje o lepszym wyniku litraż, a o ile wtedy klasyfikacja byłaby równą decyduje większa waga wozu.

Każdy zawodnik jest obowiązany wjechać do parku oznaczonego przez K. K. A. i zgłosić swój przyjazd u obecnego tamże funkcjonarjusza Władz Zjazdu. Odbierający samochód jest obowiązany wpisać do karty kontrolnej czas przyjazdu, stwierdzić tożsamość kierowców i pasażerów. Samochód pozostaje w parku do dyspozycji Władz Zjazdu.

§ 15.

Dyskwalifikacja.

Zawodnicy będą wykluczeni ze zjazdu, ewentualnie poddani sankcjom karnym przewidzianym w ogólnym Regulaminie Sportowym A. I. A. w następujących wypadkach:

a) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów drogowych,

b) za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu i jego dodatkowych instrukcyj.

c) za umyślne wprowadzenie w błąd Władz Zjazdu (fałszywe dane i t. p.).

Oprócz powyższych przyczyn wykluczenie może nastąpić za niestosowanie się do wyraźnych rozporządzeń Władz Zjazdu lub niewłaściwe zachowanie się, które obrażałoby powagę konkursu.

§ 16.

Nagrody.

Nagrody indywidualne ustalone będą później.

Poza tem będą rozegrane niżej podane nagrody przechodnie:

1) Nagroda wędrowna Banku Wzaj. Ubezp. „Vesta“ w Poznaniu, będąca w posiadaniu Łódzkiego Automobilklubu.

2) Nagroda wędrowna Śląskiego Klubu Automobilowego będąca w posiadaniu Łódzkiego Automobilklubu.

3) Nagroda wędrowna Komisji Sportowej Ł. A. K., będąca w posiadaniu Małopolskiego Klubu Automobilowego.

Regulaminy nagród ad 1—3 podaje się osobno.

Zawodnicy, którzy przejadą mniej niż 750 km i ukończą Zjazd otrzymają plakiety bronzowe, zawodnicy, którzy przejadą ponad 750 km i ukończą Zjazd otrzymają plakiety srebrne, za przejechanie ponad 1000 km i ukończenie Zjazdu plakiety złote.

§ 17.

Reklama.

Dla celów reklamowych wolno używać jedynie definitywnych wyników końcowych oficjalnie podanych do wiadomości przez Władze Zjazdu, i to w dosłownem brzmieniu. Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegnie sankcjom przewidzianym w ogólnym Regulaminie Sportowym A. I. A. pkt. 126.

§ 18.

Protesty i zażalenia.

Protesty i zażalenia należy kierować do Władz Zjazdu, zażalenia na decyzję Komandora należy kierować do Gremjum Komisarzy Sportowych zgodnie z postanowieniami ogólnego Regulaminu Sportowego A. I. A.

Protesty odnoszące się do ważności zapisów, kwalifikacji zawodników lub kierowców, należy kierować pisemnie do Sekretarjatu Krakowskiego Klubu Automobilowego.

Rozpatrzone będą tylko te protesty, które nadejdą do dnia 6 czerwca 1930 do godz. 24 (§ 211 Ogóln. Regul. Sport.

A. I. A.). Protesty odnoszące się do zdarzenia, któreby miało miejsce podczas odbywania Zjazdu, należy wnieść pisemnie tego samego dnia w ciągu pół godziny po wjeździe do parku. W godzinę po ogłoszeniu wyniku Zjazdu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek protestów.

Zażalenia odnoszące się do klasyfikacji należy wnieść do Komisji Sportowej K. K. A. w przeciągu jednej godziny po ogłoszeniu wyników, potwierdzając je pisemnie najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości 100 zł., które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostanie uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadjum nie będą wcale rozpatrywane. W następujących wypadkach wykluczone są protesty i zażalenia:

1) z powodu braku, lub fałszywych znaków drogowych,

2) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy, pociągi na przejazdach kolejowych i. t. p.),

3) z powodu zatrzymania przez organa policyjne.

4) z powodu nieuznania wiarygodności wizy przejazdowej udzielonej według § 5. p. 6.

§ 19.

Ubezpieczenie samochodów.

Zawodnicy obowiązani są ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej. Klub organizujący Zjazd żadnej odpowiedzialności za jakiekolwiek wypadki nie ponosi.

§ 20.

Obowiązki uczestników.

Zawodnicy, kierowcy i mechanicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń niniejszego regulaminu, instrukcyj dodatkowych i rozporządzeń Władz Zjazdu, oraz nie dochodzić swych mniemanych praw na drodze sądowej. Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody w czasie trwania konkursu. Krakowski Klub Automobilowy nie przyjmuje na siebie

żadnej odpowiedzialności prawnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu. Uczestnicy ponoszą osobiście wszystkie koszta związane z konkursem (np. materjały pędne, kwatery i t. p.).

§ 21.

Uzupełnienie przepisów.

Krakowski Klub Automobilowy rezerwuje sobie prawo uzupełnienia niniejszych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, przesunięcia daty, lub całkowitego odwołania konkursu.

W razie niezapisania się przynajmniej 10-ciu samochodów, konkurs zostaje odwołany.

Do komentowania niniejszego regulaminu i przepisów uzupełniających lub wykonawczych powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

STATUT

NAGRODY PRZECHODNIEJ NA ZJAZDY GWIAŹDZISTE POLSKICH KLUBÓW AUTOMOBILOWYCH, UFUNDOWANEJ PRZEZ KOMISJĘ SPORTOWĄ Ł. A K.

§ 1.

W celu zachęcenia jeźdźców amatorów do brania udziału w zbiorowych imprezach samochodowych, ofiaruje Komisja Sportowa Ł. A. K. nagrodę przechodnią na doroczne Zjazdy Gwiaździste Polskich Klubów Automobilowych, organizowane przez jeden z Klubów polskich i objętych kalendarzem sportowym, uchwalonym na Zjeździe Klubów.

Nagroda ta może być rozgrywana corocznie raz do roku.

§ 2.

Nagrodę przechodnią otrzymuje ten Klub polski, którego członkowie osiągną stosownie do ogólnego regulaminu zjazdu najlepszy wynik według następującej formuły:

Suma zdobytych punktów, podzielona przez ilość klasyfikowanych samochodów, które się o tę nagrodę ubiegały, przy udziale przynajmniej 10 wozów z jednego klubu.

§ 3.

Klub, który zdobył nagrodę, otrzymuje ją na przeciąg jednego roku. Cztery tygodnie przed rozpoczęciem Zjazdu Gwiaździstego w następnym roku obowiązany jest oddać ją na wezwanie Komisji Sportowej Ł. A. K. do Klubu, który przyszłą imprezę urządza. Klub, będący w czasowem posiadaniu nagrody, jest za jej całość odpowiedzialnym przed Ł. A. K.

---

§ 4.

Nagroda wędrowna przechodzi na wyłączną własność tego Klubu Samochodowego, który ją trzykrotnie zdobędzie.

§ 5.

Nazwa Klubu, rok i miejsce Zjazdu Gwiaździstego, będą wyryte na nagrodzie. Koszty wyrycia napisu na nagrodzie wędrownej ponosi Ł. A. K.

§ 6.

Komisja Sportowa Ł. A. K. zastrzega sobie prawo każdorazowej zgody na regulaminy przyszłych Zjazdów Gwiaździstych. Równocześnie może ona według własnego uznania zmienić regulamin tej nagrody bez prawa sprzeciwu ze strony tymczasowych posiadaczy.

STATUT

NAGRODY WĘDROWNEJ NA COROCZNY ZJAZD GWIAŹDZISTY KLUBÓW SAMOCHODOWYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ UFUNDOWANEJ PRZEZ BANK WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ »VESTA« W POZNANIU.

W celu rozwoju automobilizmu i zachęcenia do brania udziału w imprezach i stałego poprawiania osiągniętych wyników, ofiarował Bank Wzajemnych Ubezpieczeń »Vesta« w Poznaniu nagrodę wędrowną (duża waza kryształowa, oprawiona w srebro). Nagroda wędrowna rozgrywana będzie według osobnego statutu, którego postanowienia są następujące:

§ 1.

Nagroda wędrowna będzie rozgrywana co rok podczas „Zjazdów Gwiaździstych", urządzanych przez jeden z Klubów Samochodowych i objętych Kalendarzem Sportowym Automobilklubu Polski.

§ 2.

Nagrodę Wędrowną przyznaje się klubowi samochodowemu, którego członkowie rzeczywiści osiągną stosownie do regulaminów największą ilość punktów.

§ 3.

Klub, który zdobył nagrodę, otrzymuje ją na przeciąg jednego roku. Cztery tygodnie przed rozpoczęciem Zjazdu w następnym roku zobowiązany jest oddać ją na wezwanie Automobilklubu Wielkopolski do Klubu, który przyszłą imprezę urządza. Klub, będący w czasowem posiadaniu nagrody jest za jej całość odpowiedzialnym przed Automobilklubem Wielkopolski.

§ 4.

Nagroda wędrowna przechodzi na wyłączną własność tego Klubu Samochodowego, który ją trzykrotnie zdobędzie.

§ 5.

Nazwa Klubu, rok i miejsce Zjazdu Gwiaździstego, będą wyryte na nagrodzie. Koszta wyrycia napisu na nagrodzie wędrownej ponosi Automobilklub Wielkopolski.

§ 6.

Statut jest oparty o regulamin Zjazdu Gwiaździstego 1927 roku do Katowic. W razie zmiany regulaminu Zjazdu Gwiaździstego w latach następnych, Bank Wzajemnych Ubezpieczeń »Vesta« w Poznaniu zastrzega sobie prawo zmiany niniejszego statutu.

§ 7.

Statut niniejszy zatwierdza Komisja Sportowa Automobilklubu Wielkopolski.

STATUT

NAGRODY WĘDROWNEJ ŚLĄSKIEGO KLUBU AUTOMOBILOWEGO.

§ 1.

Nagroda Wędrowna Śląskiego Klubu Automobilowego jest przeznaczona dla tego klubu samochodowego, którego członkowie rzeczywiści ubiegający się o tę nagrodę w myśl § 2 ukończą Zjazd z największą ilością punktów dodatnich razem wziąwszy.

§ 2.

Samochody, ubiegające się o nagrodę wędrowną Ś. K. A. muszą przebyć conajmniej 350 km i muszą być w ciągu całego konkursu prowadzone przez najwyżej dwóch członków rzeczywistych jednego z polskich klubów automobilowych. Nazwiska kierowców muszą być podane w zgłoszeniu.

Oświadczenie członka Klubu, że cały czas sam prowadził samochód uważa się za wystarczające.

§ 3.

Po trzykrotnem niekoniecznie kolejnem zdobyciu nagrody przechodzi ona na własność danego klubu.

§ 4.

Przez czas rozgrywek pozostaje nagroda każdorazowo przez rok w klubie, który ją zdobył ostatnio.

§ 5.

Na nagrodzie wyryte będą, data oraz ilość punktów uzyskanych przez każdorazowego zwycięzcę.

§ 6.

Regulamin nagrody wędrownej Ś. K. A. opracowała Komisja Sportowa Ś. K. A. i tylko ona jest uprawnioną do ewentualnej modyfikacji regulaminu.

STATUT

NAGRODY JWP. KAROLA HR. RACZYŃSKIEGO PREZESA A. P.

Nagrodę JWP. Karola hr. Raczyńskiego Prezesa A. P. — otrzyma ten członek A. P. lub Klubów afiljowanych, który jako zawodnik uzyskał największą sumę punktów na Zjeździe Gwiaździstym do Łodzi w dniu 17 maja 1928 i na IV. Polskim Zjeździe Gwiaździstym do Krakowa w dniu 7 czerwca 1930.

STATUT

NAGRODY JWP. KAZIMIERZA POZNAŃSKIEGO PRZEW. KOM. TUR. Ł. A. K.

Nagrodę JWP. Kazimierza Poznańskiego Przew. Kom. Tur. Ł. A. K. otrzyma ten członek Ł. A. K., który jako zawodnik uzyskał największą sumę punktów na Zjeździe Gwiaździstym do Łodzi w dniu 17 maja 1928 i na IV. Polskim Zjeździe Gwiaździstym do Krakowa w dniu 7 czerwca 1930.

STATUT.

NAGRÓD ŁÓDZKIEGO AUTOMOBIL-KLUBU.

1) Nagroda Ł. A. K. dla zawodnika członka Ł. A. K., który otrzyma największą ilość punktów.
2) Nagroda Ł. A. K. dla zawodnika członka Ł. A. K., który otrzyma drugą największą ilość punktów.

Na okres Turnieju

REGULAMIN
WYŚCIGU POD OJCOWEM

§ 1.

Nazwa i data.

Krakowski Klub Automobilowy urządza w dniu 8-go czerwca 1930 r. o godz. 14-tej z upoważnienia Automobilklubu Polski, wyścigi samochodowe pod nazwą „Wyścig pod Ojcowem“, który wchodzi w skład rozgrywek o Mistrzostwo Polski.

§ 2.

Rodzaj wyścigu.

„Wyścig pod Ojcowem“ jest wyścigiem narodowym otwartym. Odbędzie się on według niniejszego regulaminu, który jest zgodny z obowiązującym regulaminem sportowym ogólnym A. I. A„ oraz regulaminem sportowym Automobilklubu Polski.

§ 3.

Trasa.

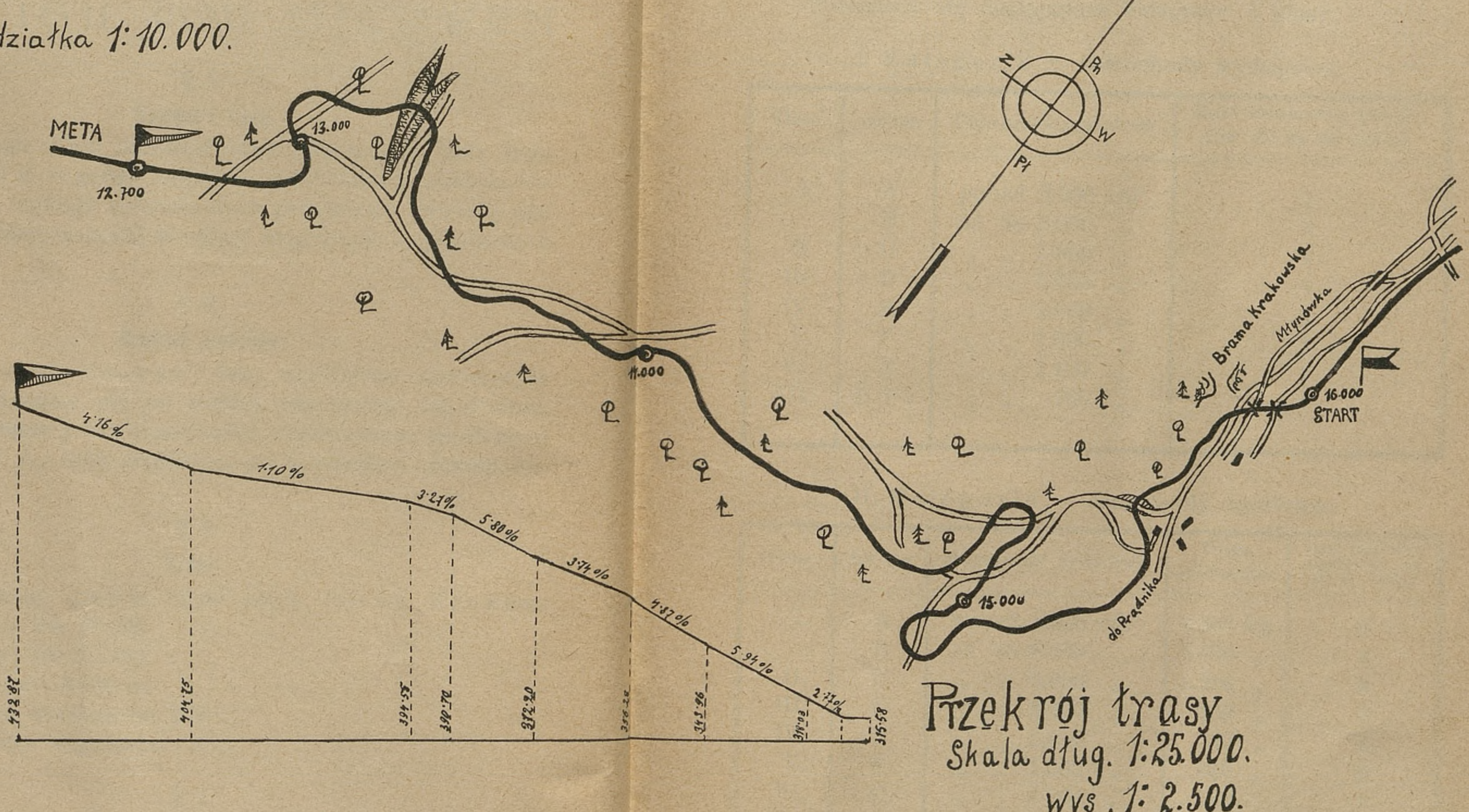
Tor wyścigu tworzy część szosy Ojców-Kraków.
Start przy km 16.200.
Meta przy km 12.700.
Długość toru 3.500 m.
Przeciętne wzniesienie 3·65 %.
Maksymalne wzniesienie 6 %.

§ 4.

Podział na kategorje i klasy.

Do wyścigu dopuszcza się samochody wyścigowe, sportowe i turystyczne.

TRASA „WYŚCIGU POD OJCOWEM”



Wagę podaną rozumie się jako wagę minimalną. Waga będzie przyjmowana według karty rejestracyjnej.

Ważenie będzie się odbywało tylko w razie wątpliwości.

Miejsca nieobsadzone muszą być zastąpione balastem (worek z piaskiem 60 kg jako jedno nieobsadzone miejsce).

Ustanawia się następujące kategorje i klasy:

I. Kategorja — samochody wyścigowe:

Klasa	Grupa	Pojemność cylindrów	Ilość minimalna pasażerów (60 kg na osobę)
I.	A	ponad 8.000 cm^3	1
	B	aż do 8.000 „	1
II.	C	„ „ 5.000 „	1
III.	D	„ „ 3.000 „	1
IV.	E	„ „ 2.000 „	1
V.	F	„ „ 1.500 „	1
VI.	G	„ „ 1.100 „	1
VII.	H I J	„ „ 750 „	1

II. Kategorja — samochody sportowe:

Klasa	Grupa	Pojemność cylindrów	Waga minimalna	Ilość minimalna pasażerów (60 kg na osobę)
I.	A	ponad 8.000 cm^3	1.800 kg	4
	B	aż do 8.000 „	1.680 „	4
II.	C	„ „ 5.000 „	1.200 „	4
III.	D	„ „ 3.000 „	860 „	2
IV.	E	„ „ 2.000 „	780 „	2
V.	F	„ „ 1.500 „	660 „	2
VI.	G	„ „ 1.100 „	420 „	1
VII.	H	„ „ 750 „	330 „	1
„	I	„ „ 500 „	dowolna	1
„	J	„ „ 350 „	„	1

III. Kategorja — samochody turystyczne:

Klasa	Grupa	Pojemność cylindrów	waga minimalna	Ilość minimalna pasażerów (60 kg na osobę)
I.	A	ponad 8.000 cm^3	2.000 kg	4
	B	aż do 8.000 „	1.800 „	4
II.	C	„ „ 5.000 „	1.450 „	4
III.	D	„ „ 3.000 „	1.100 „	2
IV.	E	„ „ 2.000 „	900 „	2
V.	F	„ „ 1.500 „	825 „	2
VI.	G	„ „ 1.100 „	600 „	1
VII.	H	„ „ 750 „	400 „	1
„	I	„ „ 500 „	dowolna	1
„	J	„ „ 350 „	„	1

§ 5.

Warunki dla kategorji samochodów sportowych.

Samochody sportowe muszą być normalnego typu katalogowego, posiadać muszą oprócz ustawowo przepisanego wyekwipowania (światło, sygnały) warunki odpowiadające przepisom zawartym w załączniku C Miedzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

a) Karoserja:

Siedzenia przednie i tylne muszą mieć szerokości 40 cm minimum, miejsce zaś dla umieszczenia nóg dla każdego siedzenia 30 cm szerokości minimum (przepisy szczegółowe patrz załącznik C Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.).

b) Błotniki:

Błotniki winny być umieszczone dokładnie nad kołami i osłaniać przynajmniej 1/3 obwodu koła; szerokość błotników conajmniej 20 cm dla samochodów od 1.100 cm^3 pojemności wzwyż, 15 cm dla samochodów od 1.100 cm^3 w dół. Gdyby błotniki pokryte były w całości lub w części przez części karoserji, całość błotników wraz z częścią karoserji, względnie karoserja sama, powinna odpowiadać warunkom wyżej przytoczonym.

c) Buda:

Wysokość budy dla wszystkich samochodów winna wynosić przynajmniej 0·80 m ponad poduszkę siedzenia tylnego, na które nie będzie wywierany żaden ucisk. (Przepisy szczegółowe patrz aneks C Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

d) Rozrusznik:

Zapuszczenie silnika rozrusznikiem jest obowiązkowe.

e) Sygnały, lusterko wsteczne, tłumnik, koła zapasowe:

Wszystkie samochody sportowe winny być zaopatrzone:

1. w sygnały odpowiadające przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.
2. w lusterko wsteczne.
3. w tłumnik skutecznie działający.
4. w koło zapasowe, umieszczone nazewnątrz miejsca przeznaczonego dla pasażerów.

f) Instalacja oświetlenia:

Samochody winny posiadać również:

Instalację oświetlenia zdolną do działania i odpowiadającą przepisom drogowym Rzeczypospolitej Polskiej.

Wozy turystyczne muszą odpowiadać warunkom dla wozów sportowych z tem zastrzeżeniem, że ilość obrotów silnika nie może przekroczyć 3.000 obrotów na minutę. Poza tem, muszą być zaopatrzone w czasie trwania wyścigu w niespuszczony odwietrznik i znajdować się mają w takim stanie, w jakim znajduje się normalnie samochód przygotowany do jazdy turystycznej.

O przydziale do poszczególnych kategorji rozstrzyga bezapelacyjnie Komisja Techniczna.

§. 6.

Zgłoszenia.

Zgłoszenia przyjmowane będą do dnia 6. czerwca 1930 r. do godz. 18-tej w Sekretarjacie Krakowskiego Klubu Automobilowego przy ul. św. Jana L. 11.

Wpisowe dla kategorji			I-szej	wynosi	Zł.	150·—
„	„	„	II-giej	„	„	100·—
„	„	„	III-ciej	„	„	75·—

Zgłoszenia po dniu 6 czerwca uwzględnione będą najpóźniej do dnia 7 czerwca 1930 r. do godz. 18-tej za dodatkową opłatą 50% powyższych opłat.

Zgłoszenia telegraficzne będą przyjmowane o ile telegram nadejdzie przed oznaczoną godziną dla zamknięcia zapisów. Telegramy muszą być jednak potwierdzone pismem wysłanem równocześnie. Zgłaszający się muszą wypełnić dokładnie formularz zgłoszenia, załączony do niniejszego regulaminu. Formularze niedokładnie wypełnione, lub bez opłaty wpisowego nie będą uzwględniane.

Lista zgłoszeń zostanie zamknięta dnia 7-go czerwca 1930 r. o godz. 18-tej.

Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia, lub gdyby K. K. A. wyścigu zaniechał. K. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

§. 7.

Licencje.

Kierowcy oraz zawodnicy muszą posiadać międzynarodową licencję sportową, wydaną przez którykolwiek Klub narodowy, uznany przez A. I. A. Zawodnicy będący równocześnie kierowcami obowiązani są posiadać obydwie licencje sportowe t. j. dla kierowcy i dla zawodnika.

§. 8.

Trening.

Trening odbędzie się przy zamkniętej szosie w dniach 6. 7. i 8-go czerwca 1930 r. włącznie od godziny 4—8-mej. Uczestnicy treningu będą musieli posiadać kartę treningową wydaną przez K. K .A. względnie jego ekspozyturę w Ojcowie. Uczestnicy zobowiązani są okazywać kartę treningową na każde żądanie władz Krakowskiego Klubu Automobilowego. Bez powyższej karty będzie wjazd na trasę w czasie przeznaczonym na trening wzbroniony.

§. 9.

Ubezpieczenia.

Zawodnicy zgłaszający się do wyścigu winni posiadać polisę ubezpieczeniową tak na wyścig, jak i na trening.

Ojców



Start



Część trasy

Każdy zawodnik przyjmuje całkowitą odpowiedzialność za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki tak dla kierowcy, obsady samochodu jak i dla osób trzecich. Krakowski Klub Automobilowy nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za mogące wyniknąć nieszczęśliwe wypadki, ani też za żadne szkody spowodowane tak podczas wyścigu, jak i treningu. Całą odpowiedzialność ponosi osoba powodująca wypadek w myśl obowiązujących ustaw.

§. 10.

Zgłoszenie na starcie.

Samochody zgłoszone i przyjęte do wyścigu muszą być dostarczone do dnia 8-go czerwca do godz. 12-tej na polanie przy Bramie Krakowskiej. Zawodnicy muszą zgłosić się najpóźniej do godz. 13-tej na starcie. Każdy samochód otrzyma numer, który zawodnik winien zachować przez cały czas trwania wyścigu, a po ukończeniu zwrócić Sekretarjatowi K. K. A.

§. 11.

Start.

Start odbywać się będzie z miejsca, pojedynczo i w odstępach czasu ustalonych przez Kierownictwo wyścigu. Czas liczyć się będzie od chwili przekroczenia linji kontrolnej przez przednie koła samochodu. Sygnał do odjazdu daje starter. Ruszenie ze startu przed sygnałem startera pociąga wykluczenie danego zawodnika.

Ten sam samochód może brać tylko raz udział w wyścigu.

§ 12.

Chronometraż.

Samochody będą chronometrowane według regulaminu Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

§ 13.

Po przybyciu do mety.

Po przybyciu do mety należy ustawić samochody na miejscu wskazanem przez Kierownictwo wyścigu. Bezpośred-

nio po ukończeniu wyścigu, badać będzie Komisja Techniczna przepisany balast. Brak balastu lub zgubienie tegoż pociąga za sobą wykluczenie. Komisarze techniczni będą mogli zbadać pojemność cylindrów w sposób przez siebie oznaczony.

§ 14.

Sankcje.

Każdy z uczestników uznaje przez swój zapis jako jedyną jurysdykcję orzeczenie Komisarzy Sportowych i poddaje się wszystkim ich zarządzeniom. Każdy uczestnik winien się bezwzględnie podporządkować wszelkim zarządzeniom Kierownictwa wyścigu pod groźbą sankcji przewidzianych w § 188 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego A. I. A.

§ 15.

Klasyfikacja.

Klasyfikacja w odnośnych kategorjach i klasach odbędzie się według osiągniętego bezwzględnego czasu.

W razie braku conajmniej dwóch zawodników w poszczególnej klasie, klasyfikacja oraz przydział nagród odbędzie się tylko w wypadkach, gdy zawodnik osiągnie czas, który nie jest gorszy jak średnia arytmetyczna czasów zwycięzców w najbliższej wyższej i najbliższej niższej klasie.

Osiągnięte bezwzględne czasy stanowić będą o klasyfikacji ogólnej.

Decyzja Komisarzy Sportowych jest ostateczna i bezapelacyjna.

Po rozpatrzeniu ewentualnych protestów ogłoszą Komisarze Sportowi wyniki jeszcze tego samego dnia. Wynik tymczasowy (nieoficjalny) ogłoszony będzie bezpośrednio po wyścigu na mecie.

§ 16.

Plakiety.

Wszyscy startujący zawodnicy otrzymają plakiety pamiątkowe bez względu na osiągnięte wyniki.

§ 17.

Nagrody.

Przyznane będą następujące nagrody:

1) Nagroda za najlepszy czas dnia
2) „ „ „ „ „ w kategorji wyścigowej
3) „ „ „ „ „ „ sportowej
4) „ „ „ „ „ „ turystycznej

Poza tem przyznane będą inne nagrody specjalne, których regulaminy podane będą na 24 godz. przed startem.

§ 18.

Protesty i zażalenia.

Protesty oraz zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie i kierować je do Komisarzy Sportowych przez Kierownictwo wyścigu.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, jak też kilometrażu i trasy, muszą wpłynąć do Krakowskiego Klubu Automobilowego najpóźniej do dnia 7 czerwca 1930 do godz. 20 - tej.

Protesty dotyczące samego wyścigu winny być wniesione w przeciągu jednej godziny po ukończeniu wyścigu.

Protesty są wykluczone z powodu zatrzymania zawodnika biorącego udział w wyścigu przez jakikolwiek pojazd nie biorący udziału w wyścigu.

Zażalenia winny być wniesione najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji przez Komisarzy Sportowych. Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć do Sekretarjatu K. K. A. najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

Do każdego protestu lub zażalenia należy dołączyć wadjum w wysokości 100 zł., które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie zostaną uznane za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadjum, nie będą wcale rozpatrywane.

§ 19.

Uzupełnienie oraz interpretacja regulaminu.

Komisja Sportowa Krakowskiego Klubu Automobilowego zastrzega sobie prawo uzupełnienia przepisów, oraz odwołania wyścigu.

Do komentowania niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

REGULAMIN RAIDU PĘTLICOWEGO.

ORGANIZOWANEGO PRZEZ K. K. A. W DNIU 9-go CZERWCA 1930 R.

§. 1.

Organizator.

Krakowski Klub Automobilowy organizuje w dniu 9-go czerwca 1930 r. zawody pod nazwą „Raid Pętlicowy“. Raid ten jest konkursem narodowym otwartym.

§. 2.

Regulamin.

Raid Pętlicowy zostanie przeprowadzony zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem Sportowym A. I. A. i z Regul. Sport. A. P.

§. 3.

Trasa.

Raid Pętlicowy składa się z trzech etapów i odbędzie się w dniu 9-go czerwca br. na trasie:

I. Etap: Kraków — Myślenice — Skomielna 60 km, — Jordanów 7 km, — Maków 19 km, — Sucha 6 km, — przez Kuków las 16 km, — Kocierz wieś 16 km, — Kocierz przełęcz 7 km, — Andrychów 11 km, — Wadowice 11 km, — Kraków 49 km, Razem 202 km.

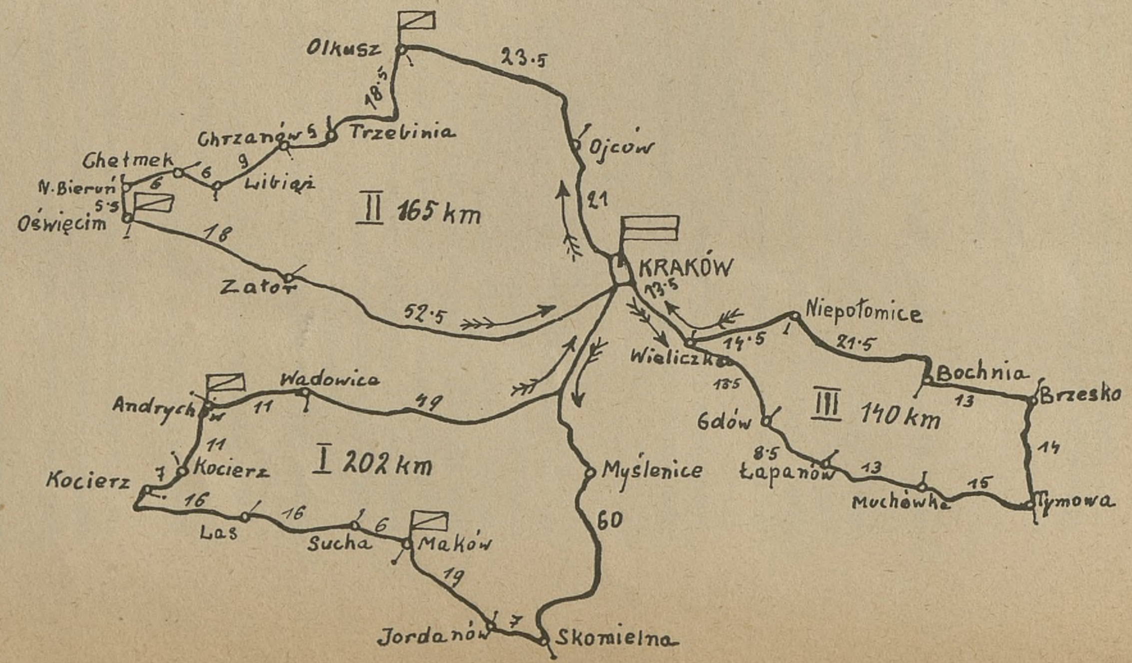
II. Etap: Kraków — Ojców 21 km, — Olkusz 23.5 km, — Trzebinia 18.5 km, — Chrzanów 5 km, — Libiąż 9 km, — Chełmek 6 km, — Nowy Bieruń 6 km, — Oświęcim 5.5 km, — Zator 18 km, — Kraków 52.5. Razem 165 km.

III. Etap: Kraków — Wieliczka 13.5 km, — Gdów 13.5 km, — Łapanów 8.5 km, — Muchówka 13 km, — Tymowa 15

TRASA RAJDU PĘTLICOWEGO 9.VI.1930.

START CZASOWA KONTROLA META PL. SZCZEPAŃSKI

PUNKTY KONTROLNE.



km, — Brzesko 14 km, — Bochnia 13 km, — Niepołomice 21.5 km, — Wieliczka 14.5 km, — Kraków 13.5 km. Razem 140 km.

Ogólna długość trasy wynosi 507 km.

Kilometraż wyżej podany obowiązuje zawodników.

Punkty kontroli czasu będą w następujących miejscowościach:

I. Etap: Maków i Andrychów,
II. „ : Olkusz i Oświęcim,
III. „ : punkt tajny.

Poza tem Kraków jest również punktem kontroli czasu przy każdym starcie i finishu.

Marszruta nie będzie wskazywaną. Zawodnicy winni w zasadzie posługiwać się jedynie mapą. Poza tem wszyscy zawodnicy otrzymują po zapisaniu się do konkursu karty drogowe. Brak znaków, fałszywe wskazanie trasy etapu nie mogą być przedmiotem protestu.

Komisja Sportowa K. K. A. zastrzega sobie prawo przeprowadzenia pewnych zmian w zależności od stanu dróg w planowanej trasie.

§. 4.

Kierownictwo raidu.

Raidem Pętlicowym będzie kierował Komandor Turnieju i Szef Raidu przy pomocy dwóch zastępców i sekretarza. Rozporządzenia Komandora Turnieju, Szefa Raidu i zastępców obowiązują na równi z niniejszym regulaminem jak również z jego dodatkowemi przepisami. Zawodnicy mają prawo żądać w ważniejszych wypadkach pisemnego potwierdzenia wydanego rozporządzenia. Organami pomocniczymi Kierownictwa Raidu są Kierownicy punktów kontrolnych.

Do kompetencji Komandora, Szefa Raidu i jego zastępców należy:

a) zmniejszanie przeciętnych szybkości najwyżej o 20%, o ile uznają to za stosowne;

b) zmiana trasy w razie zajścia wypadków nieprzewidzianych;

c) zatrzymanie Raidu podczas odbywania etapów w razie jakiejś katastrofy żywiołowej, lub zatrzymanie poszczególnego samochodu w razie większego wypadku, celem niesienia pomocy lekarskiej.

§. 5.

Warunki dla zawodników i kierowców.

Zawodnicy i kierowcy muszą posiadać Międzynarodową Licencję Sportową wydaną przez którykolwiek Klub narodowy uznany przez A. I. A. Zawodnicy będący równocześnie kierowcami, obowiązani są posiadać obydwie licencje sportowe, t. j. dla zawodnika i kierowcy. Prowadzenie wozu na zmianę przez dwóch kierowców jest dopuszczalne ale nazwisko drugiego kierowcy musi być podane w zgłoszeniu.

§. 6.

Warunki dla samochodów.

Do konkursu dopuszczone będą wszystkie samochody sportowe i turystyczne posiadające kompletną i stałą karoserję otwartą lub zamkniętą, oraz wyekwipowane zgodnie z przepisami A. I. A. (patrz aneks „C" Kod. Sport. A. I. A.)

Samochody biorące udział w konkursie podzielone będą na pięć grup:

Grupa:	Pojemność cylindrów:	Waga minimalna:	Minimalna ilość pasażerów. Na os. 60 kg.
I.	ponad 3.000 cm^3	1200 kg	4
II.	do 3.000 cm^3	860 kg	4
III.	„ 2.000 cm^3	780 kg	4
IV.	„ 1.500 cm^3	660 kg	2
V.	„ 1.100 cm^3	420 kg	2

Każde miejsce w samochodzie (z wyjątkiem siedzień dodatkowych) powinno być obsadzone przez osobę dorosłą lub obciążone w stosunku do 60 kg za jedną osobę. Worki z piaskiem, które dostarczają zawodnicy, zostaną przeważone przy badaniu technicznem samochodów.

Urządzenia prowizoryczne karoserji są niedozwolone z wyjątkiem przymocowania kół zapasowych, baniek na materjały pędne i bagażników. Koła lub obręcze zapasowe ze zmontowanymi oponami, maksymalnie w ilości dwóch sztuk, powinny się znajdować na zewnątrz miejsca przeznaczonego dla obsady samochodu.

§. 7.

Zgłoszenia.

Zgłoszenia samochodów do konkursu należy skierować do Komisji Sportowej K. K. A. w Krakowie ul. św. Jana L. 11. na specjalnej deklaracji, na każdy samochód oddzielnie. Formularze niedokładnie wypełnione lub bez opłaty wpisowego nie będą brane pod uwagę. Wpisowe należy wnieść równocześnie z zapisem.

Zapisy będą przyjmowane do dnia 6-go czerwca 1930.

Wpisowe wynosi zł. 50·— Zapisy za podwójną opłatą przyjmowane będą do dnia 8-go czerwca 1930 do godz. 17-tej. Wpisowe zwraca się tylko w razie nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdyby K. K. A. konkursu zaniechał ewentualnie termin jego odłożył.

Komisja Sportowa K. K. A. może odmówić przyjęcia zapisu bez podania powodów.

§. 8.

Park.

Samochody zgłoszone do konkursu powinny się znaleść w Krakowie dnia 8-go czerwca 1930 r. w parku między godziną 18-tą a 20-tą. Komisja Techniczna stwierdza daty podane w zgłoszeniu oraz czy samochody odpowiadają wszystkim warunkom konkursu. Po skończonym konkursie Komisja Techniczna przeprowadzi ponownie kontrolę samochodów.

Park samochodowy będzie urządzony przy pl. Szczepańskim w Krakowie. Otwarcie parku nastąpi w dniu 8-go czerwca 1930 r. o godz. 18-tej. Po odbiorze samochodów biorących udział w Raidzie przez Komisję Techniczną, park zostanie zamknięty o godz. 20·30. Zawodnicy i obsada będą mieli dostęp do samochodów dopiero w dniu 9-go czerwca 1930 o godz. 4·30.

§ 9.

Start.

Start pierwszego samochodu odbędzie się dnia 9-go czerwca 1930 r. o godzinie 5-tej. Następne samochody będą wypuszczane co 1 minutę. Startujący winni być w parku na

---

pół godziny przed startem. Na 15 minut przed startem zawodnicy oraz obsada samochodu dopuszczona będzie do wozów, celem zajęcia miejsca. Wszelkie prace przy samochodzie w parku są zakazane, pod grozą dyskwalifikacji. Czas jazdy każdego etapu liczony będzie od dania znaku przez startera do zapuszczenia silnika, które powinno się odbyć zapomocą rozrusznika mechanicznego w ciągu jednej minuty. O ile w pierwszej minucie silnik nie zostanie zapuszczony, odliczać się będzie za każdą rozpoczętą minutę 10 pkt. Zawodnik, który po 5 minutach startowania nie zapuści silnika, utraci za każdą następną minutę 50 pkt., za zapuszczenie silnika korbą 100 pkt., za inny sposób odliczone będzie 125 pkt. Zapuszczenie silnika w inny sposób jak rozrusznikiem mechanicznym dopuszczalne jest dopiero po 5-ciu minutach. Każdy z zawodników otrzyma przed startem kartę drogową. W karcie drogowej notowane będą czasy przejazdu przez punkta kontrolne. W razie niezgodności w karcie drogowej z notowaniami Kierownictwa Raidu, miarodajnemi będą tylko te ostatnie.

Czas przyjazdu do parku z każdego etapu będzie zapisany w karcie drogowej. Tak na etapach, jak i na punktach kontrolnych, może być zatrzymany zawodnik najwyżej do 5 minut. Jeżeli Kierownictwo Raidu zatrzymałoby zawodnika ponad 5 minut, wówczas czas ten na natychmiast zgłoszone żądanie zawodnika będzie zneutralizowany.

§ 10.

Przeciętna szybkość.

Dla przebycia etapów będzie obowiązywała przepisana minimalna i maksymalna przeciętna szybkość:

Grupa	Pojemność cylindrów	Przeciętna szybkość		
		minimalna	przepisana	maksymalna
I.	ponad 3.000 cm^3	40	46	50
II.	do 3.000 „	38	44	50
III.	„ 2.000 „	35	39	50
IV.	„ 1.500 „	30	36	50
V.	„ 1.100 „	27	33	50

Przeciętna przepisana obowiązywać będzie danego zawodnika na wszystkich etapach pomiędzy punktami kontrolnemi, przyczem uwzględniana będzie tolerancja wynosząca 2 minuty, tak dla wcześniejszego jak i dla spóźnionego przyjazdu na punkta kontrolne na trasie, oraz w Krakowie. O ile zawodnik nie utrzyma przepisanej przeciętnej szybkości, traci za każdą zaczętą minutę odchylenia w górę lub w dół, po uwzględnieniu tolerancji od czasu przejazdu obliczonego dla każdego etapu pomiędzy punktami kontrolnemi według przepisanej przeciętnej 1 pkt. O ile osiągnie przeciętną większą niż 50 km/g utraci 5 pkt. za każdą minutę. O ile zawodnik przejedzie odcinek kontrolny z szybkością przeciętną niższą niż minimalna, zostaje wykluczony. Zawodnicy nie chcąc być zdyskwalifikowani muszą przejechać przez wszystkie punkty kontrolne oznaczone w niniejszym regulaminie.

Przy obliczaniu pojemności cylindrów stosuje się 10% tolerancji.

§ 11.

Benzyna i oliwa.

Kierownictwo Raidu zorganizuje w parku stację benzynową i oliwy.

§ 12.

Naprawy.

Dokonywanie napraw oraz montowanie opon i ich naprawa jest dozwolona tylko w czasie trwania etapów. Czas naprawy nie będzie neutralizowany.

O wszelkich uszkodzeniach samochodu kierowca jest obowiązany donieść Kierownictwu Raidu.

O ile uszkodzenia te zagrażałyby bezpieczeństwu publicznemu Komisarze Sportowi mają prawo zarządzić ich usunięcie. W razie niemożności usunięcia ich, Kierownictwo Raidu może nakazać wycofanie danego samochodu z konkursu.

§ 13.

Wycofanie z konkusu.

Dobrowolne wycofanie się z konkursu należy zgłosić Kierownictwu Raidu pisemnie. W razie wycofania się w cza-

sie odbywania etapu, zgłoszenia należy złożyć na ręce najbliższego kierownika punktu kontrolnego.

§ 14.

Wykluczenie z konkursu.

Zawodnicy będą wykluczeni z konkursu oraz poddani ewentualnym sankcjom karnym przewidzianym w ogólnym Kodeksie Sportowym A. I. A. w następujących wypadkach:

1) za niestosowanie się do obowiązujących przepisów raidowych,

2) za odbycie chociażby najmniejszej części trasy bez przepisanej obsady osób, lub z braku tychże, bez balastu,

3) za nieprzestrzeganie przepisanej marszruty, inne przejechanie przez punkty kontrolne,

4) za nieprzestrzeganie postanowień niniejszego regulaminu, jego dodatkowych instrukcyj, oraz rozporządzeń Kierownictwa Raidu,

5) za umyślne wprowadzenie w błąd Kierownictwa Raidu (np. fałszywe dane przy zgłoszeniu samochodu),

6) za dokonywanie napraw w parku,

7) za niewłaściwe zachowanie się, któreby obrażało powagę konkursu.

§ 15.

Klasyfikacja.

Każdy zawodnik otrzyma 500 pkt. Od tej cyfry będą odejmowane punkty, które zawodnicy utracą na podstawie niniejszego regulaminu.

Zawodnicy będą klasyfikowani w ogólnej klasyfikacji, bez względu na litraż według największej ilości posiadanych punktów. Przy równej ilości punktów na lokatę zawodnika wpłynie mniejsza pojemność cylindrów. a następnie większa waga samochodu.

Zawodnicy będą klasyfikowani w trzech grupach:

I. Zawodnicy którzy utracili 5 pkt, — ukończyli Raid Pętlicowy jako zwycięzcy.

II. Zawodnicy którzy utracili 15 pkt. — ukończyli Raid Pętlicowy ze znakomitym wynikiem.
III. Zawodnicy którzy utracili do 499 pkt. — ukończyli Raid Pętlicowy z dobrym wynikiem.

Do klasyfikacji dopuszczeni będą tylko ci zawodnicy, którzy ukończyli wszystkie trzy etapy i nie stracili ponad 499 punktów.

Przewiduje się dla trzech pierwszych zawodników w ogólnej klasyfikacji nagrody kolejne. Regulaminy dalszych nagród będą ogłoszone w przeddzień konkursu. Zawodnicy, którzy ukończą Raid Pętlicowy otrzymają plakiety pamiątkowe a mianowicie:

I. Zawodnicy, którzy ukończyli Raid Pętlicowy jako zwycięzcy — złote;
II. Zawodnicy, którzy ukończyli Raid Pętlicowy ze znakomitym wynikiem — srebrne;
III. Zawodnicy, którzy ukończyli Raid Pętlicowy z dobrym wynikiem — bronzowe.

§ 16.

Reklama.

Dla celów reklamy wolno używać tylko definitywnych wyników końcowych, oficjalnie podanych do wiadomości i to w dosłownem brzmieniu komunikatu Komisji Sportowej K. K. A. Postępujący wbrew niniejszemu postanowieniu ulegną sankcjom przewidzianym w ogólnym Kodeksie A. I. A.

§. 17.

Protesty i zażalenia.

Protesty należy skierować do Komisarzy Sportowych, przez których będą rozpatrywane. Zażalenia na ich decyzję rozpatrywane będą jedynie przez Komisję Sportową K. K. A. Protesty i zażalenia należy wnosić wyłącznie na piśmie.

Protesty odnoszące się do ważności zapisu, kwalifikacji zawodnika lub kierowcy, jak też podania kilometraży poszczególnych etapów muszą wpłynąć do Komisji Sportowej K. K. A. najpóźniej do dnia 8-go czerwca 1930 r.

Protesty odnoszące się do decyzji Komisarzy Technicznych i przyjmujących samochody należy wnieść natych-

miast po powzięciu przez nich decyzji podanej do publicznej wiadomości przez wywieszenie w Sekretarjacie Klubu.

Protesty do zdarzenia które miało miejsce podczas odbywania etapu, należy wnieść natychmiast po ukończeniu danego etapu.

W godzinę po ogłoszeniu prowizorycznych wyników konkursu wygasa całkowicie termin wnoszenia jakichkolwiek protestów.

Zażalenia do Automobilklubu Polski winne być wniesione do Sekretarjatu K. K. A. najpóźniej w godzinę po ogłoszeniu decyzji.

Potwierdzenie pisemne zażalenia winno wpłynąć najpóźniej w ciągu następnych 24 godzin.

Do każdego protestu i zażalenia należy dołączyć wadjum w kwocie Zł. 100·—, które zostanie zwrócone, o ile protest lub zażalenie uznane zostaną za słuszne. Protesty i zażalenia niezaopatrzone w przepisane wadjum nie będą wcale rozpatrywane.

Protesty i zażalenia są wykluczone w następujących wypadkach:

a) z powodu braku lub fałszywych znaków drogowych wskazujących trasę etapu,

b) z powodu zatrzymania przez pojazdy nie biorące udziału w konkursie (samochody, wozy i t. d.) lub na przejazdach kolejowych, za które to zatrzymanie, czas nie będzie zneutralizowany.

c) z powodu zatrzymania przez organy policyjne.

d) z powodu kilometrażu podanego w regulaminie.

§. 18.
Obowiązki uczestników.

Zawodnicy winni się ściśle stosować do obowiązujących w Polsce przepisów ruchu kołowego i odpowiadają osobiście za ich przekroczenie. Przy mijaniu i wyprzedzaniu winni mieć kierowcy jak najwięcej względów jedni na drugich. Na sygnał wozu chcącego wyprzedzić winien kierowca zwolnić natychmiast drogę, kiedy tylko okoliczności na to pozwalają. Wyprzedzać wolno tylko na dany znak z wozu wyprzedzanego. Bezwzględnie zakazanem jest wyprzedzanie na skrętach,

skrzyżowaniu dróg, lub podczas przejazdu przez miejscowości zamieszkałe. Samochody Kierownictwa Raidu należy natychmiast przepuszczać i umożliwiać im mijanie nawet w miejscowościach zamieszkałych.

Przez swój zapis zawodnicy stwierdzają swoje zupełne podporządkowanie przepisom niniejszego regulaminu, jego instrukcyj dodatkowych, oraz ogólnego Kodeksu Sportowego A. I. A., oraz zobowiązują się nie dochodzić swoich ewentualnych praw w żadnym wypadku na drodze sądowej. Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody i wypadki w czasie trwania konkursu.

K. K. A. nie przyjmuje na siebie żadnej odpowiedzialności tak cywilnej jak i karnej za wypadki spowodowane przez uczestników w czasie trwania niniejszego konkursu. Uczestnicy ponoszą osobiście wszelkie koszta związane z konkursem (n. p. materjały pędne, kwatery i t. d.).

§ 19

Uzupełnienie przepisów.

Komisja Sportowa K. K. A. zastrzega sobie prawo uzupełnienia powyższych przepisów, wydania przepisów wykonawczych, zmiany marszruty, przesunięcia daty, odwołania całego konkursu. W razie niezapisania się przynajmniej 8 samochodów, konkurs może być odwołany.

Do interpretacji niniejszego regulaminu i jego przepisów uzupełniających powołani są jedynie Komisarze Sportowi.

ZAŁĄCZNIK DO REGULAMINU RAIDU PĘTLICOWEGO

PUNKTACJA:

	Przyznaje się każdemu zawodnikowi	punktów 500
	Odlicza się:	
1)	za każdą minutę odchylenia od przepisanej przeciętnej (§ 10.)	„ 1
2)	za każdą minutę przekroczenia przeciętnej szybkości powyżej 50 km/g (§ 10.) . .	„ 5
3)	za zapuszczenie silnika dłużej niż 1 minutę do 5 minut za każdą rozpoczętą minutę (§ 9.)	„ 10
4)	za każdą minutę zapuszczania silnika po pierwszych 5-ciu minutach (§ 9.) . . .	„ 50
5)	za zapuszczenie silnika korbą (§ 9.) . .	„ 100
6)	za zapuszczenie silnika innym sposobem (§ 9.)	„ 125

ROK ZAŁOŻ. 1908. ROK ZAŁOŻ. 1908.

Ważne dla PP. Automobilistów!!

Kto z Panów życzy sobie mieć solidnie i fachowo wykonaną robotę, niech pamięta, że najstarsza firma w Krakowie może spełnić ich życzenia, mając swoje warsztaty w razie potrzeby czynne nawet w nocy (Tel. 1987).

Tak naprawiam każdy chłodnik szybko i dokładnie



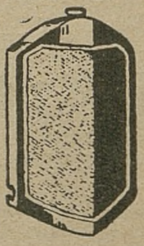
uszkodzony

Zakład blacharsko - mechaniczny i spawalnia metali

B. APPEL

Kraków, ul. św. Łazarza L. 11.

Telefon 1987, (obok Collegium Medicum).



naprawiony

Chłodnice i błotniki do samochodów wszelkich typów wyrabia nowe i naprawia stare. Środki do chłodnic całkiem nowe (na żądanie w 2 dniach) wykonuje po niskiej cenie ze specjalnością w pierwszorzędnem chłodzeniu i roczną gwarancją. Wykonuje również wszelkie roboty w zakres blacharstwa wchodzące.

DRUKARNIA - Jana Gablankowskiego

wykonuje wszelkie prace graficzne

Kraków, ulica Sławkowska 6. — Telefon 4465.

SAMOCHODY DURANT

z luksusową karoserją krajową, łączą w sobie siłę i elastyczność słynnych motorów Continental z wykwintem i wygodą europejskiej karoserji.

Wzorowo urządzona stacja obsługi i części zapasowe dla Klienteli.

Nieobowiązujące próby u Zastępstwa:

Bracia Stefan i Piotr Bergman,

Inżynierowie

Warszawa Marszałkowska 154. Kraków ul. Szpitalna 38.



600 STACYJ BENZYNOWYCH STANDARD NOBEL

gęstą siecią pokrywa całą Polskę. Wszędzie, gdzie tylko samochód może dotrzeć, o każdej porze dnia i nocy, sprzedają benzynę i oleje gwarantowanej jakości. P.P. uczestnikom Krakowskiego Turnieju Automobilowego, obsługa Standard-Nobel w Polsce da nieocenione korzyści.

STANDARD NOBEL w POLSCE, S. A.

DRUKARNIA J. GABLANKOWSKIEGO, KRAKÓW UL. SŁAWKOWSKA 6.